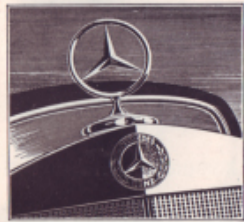




*M E R C E D E S - B E N Z*  
*P E R S O N E N W A G E N*



**G**ottlieb Daimler und Carl Benz haben der Welt das erste „praktisch brauchbare“ Automobil sowie das erste Motorrad und den ersten schnelllaufenden Motor geschenkt. Sie schufen damit die Grundlagen für die Motorisierung des Weltver-

kehrs zu Lande, zu Wasser und in der Luft. *In wenigen Jahrzehnten wurde durch ihren genialen Schöpfergeist das Bild der Welt verändert, und ihre Taten trugen dazu bei, Länder und Völker auf friedlichen Wegen zu verbinden und das Gemeinwohl zu fördern.* Nicht mühelos ist den beiden großen Erfindern dieser Erfolg in den Schoß gefallen — in unermüdlicher theoretischer und praktischer Arbeit

mußte er Schritt für Schritt erkämpft werden. Aus den Werkstätten von Gottlieb Daimler und Carl Benz entstand die heutige Daimler-Benz Aktiengesellschaft, deren Erzeugnisse durch ihre Vollkommenheit immer wieder den Weltruf des Mercedes-Benz-Sternes unter Beweis stellen. Die Erfolge, welche die Daimler-Benz-Werke als Kündiger großer Leistungen im Automobil- und Motorenbau im Laufe der Jahre erringen konnten, finden ihren äußeren Ausdruck bei zahlreichen internationalen Wettbewerben jeder Art, besonders aber in einer fast ununterbrochenen Kette von

Erfolgen ihrer im Kampf erprobten Rennwagen. Überall in der Welt kennt man die Siegesfahrten der Mercedes-Benz-Rennwagen, die in den schweren Zerreißproben internationaler Automobilrennen Zeugnis ablegen von der hohen technischen Vollendung der Mercedes-Benz-Konstruktionen. Durch folgerichtige Auswertung derartiger Spitzenleistungen für den Serienbau kommen die Erfahrungen und Lehren aus diesen harten Kämpfen jedem einzelnen Mercedes-Benz-Erzeugnis zugute. Eine Auswahl mustergültiger Konstruktionen repräsentiert den Personenwagenbau. Angefangen vom

1,7-Liter-Wagen Typ 170 V, der infolge seiner außergewöhnlichen Beliebtheit schon in vielen zehntausenden Exemplaren geliefert wurde, bis hinauf zu den Kompressorwagen der Sonderklasse Typ 540 K und „Großer Mercedes“ — 2 Automobile von unbestrittenem Weltruf — steht für jeden Anspruch ein Wagentyp zur Verfügung, der als Spitzenerzeugnis seiner Klasse in Leistung, Ausstattung und Preis allen Wünschen entspricht. Jeder

Typ wird mit verschiedenen zweckmäßigen Aufbauten geliefert, die durch ihre gediegene Ausführung, Schönheit und Geräumigkeit überall ehrliche Bewunderung und begeisterte Anerkennung finden. Der Mercedes-Benz-Stern sichert aber außerdem jedem Fahrer, der einen Wagen mit diesem Fabrikzeichen besitzt, die Vorteile eines weltumspannenden, von gründlich geschulten und erfahrenen Fachkräften ausgeführten Kundendienstes.

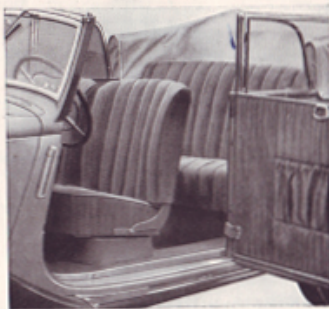
---

**DAIMLER-BENZ AKTIENGESSELLSCHAFT**

SITZ DER ZENTRALE: STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM

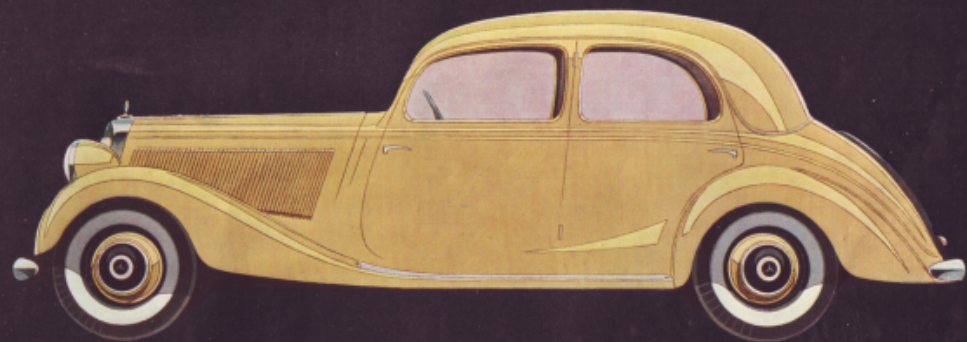
## Typ 170-V

Schon die ersten Wagen des Mercedes-Benz Typ 170 V eroberten diesem Typ die Bezeichnung „der vollkommene Wagen niedriger Preisklasse“. In rastloser Arbeit blieben die Konstrukteure dieses Wagens, der schon kurz nach seinem Erscheinen Verkaufsziffern erreichte, die für ein Fahrzeug dieser Klasse bisher unbekannt waren, ständig bemüht, seinen Wert der technischen Weiterentwicklung anzugleichen. So ist der Mercedes-Benz Typ 170 V nach wie vor ein Spitzenerzeugnis seiner Klasse. — Als Grundlage des gesamten Fahrwerkes wurde ein besonders verwindungssteifer x-förmiger Ovalrohrrahmen gewählt, in dessen vorderer Gabelung der leistungsstarke, laufruhige 4-Zylinder-Motor (38 PS) schwebend, in 2 Punkten in Gummi gelagert, aufgehängt ist. Bei einer Spitzengeschwindigkeit von



gestoppten 108 km/std verlangte die Gewährleistung unbedingter Fahrsicherheit den Einbau besonders zuverlässiger Oldruckbremsen. Größte Sorgfalt wurde auf das geräuscharme, im 3. und 4. Gang synchronisierte Getriebe gelegt, auf dessen glückliche Übersetzungsverhältnisse das überragende Beschleunigungsvermögen und die hervorragende Bergsteigefähigkeit mit zurückzuführen sind. Die Innenmaße der verschiedenen Aufbauten zeigen durchweg denkbar größte Geräumigkeit, die durch einen für alle Modelle besonders reichlich bemessenen Kofferraum unterstützt wird.

Erschütterungsfrei fährt der Wagen, dem die Mercedes-Benz-Vollschwingachsen in Verbindung mit Spezialstoßdämpfern eine ganz hervorragende Straßen- und Kurvenlage verleihen, über das schlechteste Pflaster. Die zweckmäßige Auswahl der serienmäßig lieferbaren Aufbauten ermöglicht es jedem, das seinen Wünschen am besten entsprechende Modell zu finden.



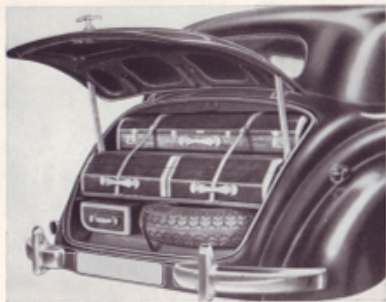
### Lieferbar als:

2-türig, Innenlenker (4-5 Sitze); 4-türig, Innenlenker (4-5 Sitze); 4-türig, Cabrio-Limousine (4-5 Sitze); 2-türig, Cabriolet „B“ (4-5 Sitze); 2-türig, Cabriolet „A“ (2-3 Sitze); 2-türig, Sport-Roadster (2 Haupt-, 2 Reservesitze); 4-türig, offener Tourenwagen (4-5 Sitze).

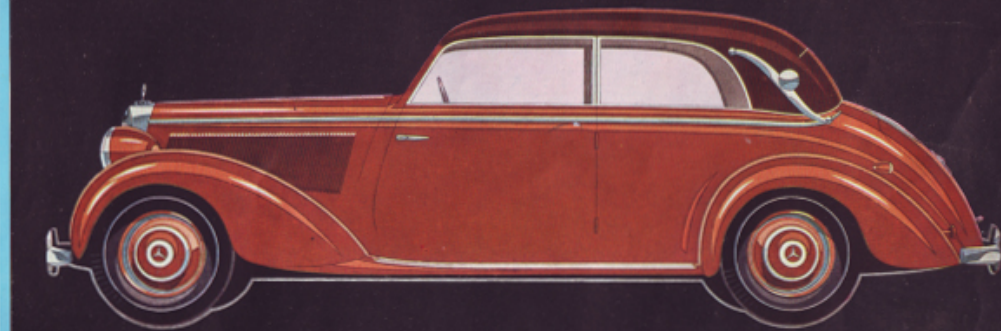
## Typ 230

**D**er Mercedes-Benz Typ 230 ist das bevorzugte Fahrzeug in der Klasse der mittelstarken

Gebrauchswagen. Wer ein Automobil fahren will, in dem Stärke und Schnelligkeit mit Zuverlässigkeit und größtem Fahrkomfort vereint sind, findet im Mercedes-Benz Typ 230 das richtige Fahrzeug. Es ist ein Wagen, der im Stadtverkehr ebenso allen Anforderungen gerecht wird wie als schneller Reisewagen und für einen mäßigen Preis alles bietet, was sich an technischen Erkenntnissen der Neuzeit unter gewissenhafter Anwendung als nutzbar erwiesen hat. - Der starke und auffallend ruhig laufende 6-Zylinder-Motor mit einer Leistung von 55 PS und einem Kraftstoff-Normverbrauch von nur 11,7 bzw. 13,1 Liter/100 km gibt dem Wagen ein außerordentliches Beschleunigungsvermögen und verleiht ihm in Verbindung mit dem in allen Gängen synchronisierten und bestens abgestuften Getriebe eine sehr große Bergsteigefähigkeit. Er ist im Fahr-



gestell (beim Innenlenker und den Cabriolets kommt ein x-förmiger Ovalrohrrahmen, bei den 6-sitzigen Modellen ein gleichfalls verwindungssteifer und stabiler Kastenrahmen zum Einbau) in Gummi gelagert und bringt den Wagen auf eine Spitzengeschwindigkeit von 116—118 km/std. Ausgerüstet mit den vieltausendfach bewährten Mercedes-Benz-Schwingachsen hat der Wagen eine hervorragend gute Straßen- und Kurvenlage, so daß sich auch auf schlechten Straßen sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten (Autobahn-Dauergeschwindigkeit 110 bzw. 105 km/std) erzielen lassen. Die verschiedenen Modelle zeichnen sich durch eine auffallend große Geräumigkeit, äußerst bequeme Sitze, gediegene Polsterung und ausgewählte Farbenzusammenstellungen aus. Besonders hervorzuheben sind die sehr günstigen Unterbringungsmöglichkeiten für Koffer und sonstiges Reisegepäck, die übersichtliche Anordnung der Armaturen, die Einbaumöglichkeit für Radio, neuzeitliche Be- und Entlüftungs-Vorrichtungen sowie die Ausstattung aller Fenster mit Sicherheitsglas.



### Lieferbar als:

- 4-türig, Innenlenker (5 Sitze) (auch mit Schiebedach lieferbar);
- 4-türig, Pullman-Limousine (6 Sitze) (auch mit Schiebedach lieferbar);
- 4-türig, Privat-Landaulet (6 Sitze);
- 2-türig, Cabriolet „B“ (5 Sitze);
- 4-türig, Cabriolet „D“ (5 Sitze);
- 4-türig, offener Tourenwagen (6 Sitze);
- 2-türig, Cabriolet „A“ (2-3 Sitze, 2 Reservesitze).

## Typ 260-D

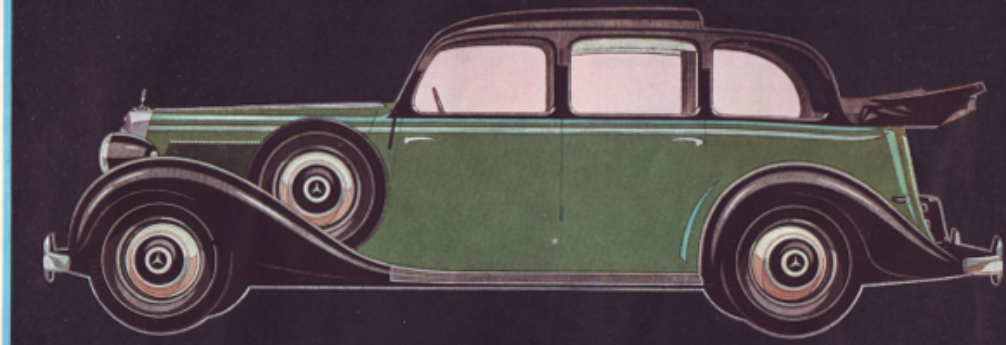
hervorragend bewährt hatte, war es naheliegend, daß die Konstrukteure der Daimler-Benz-Werke den Versuch machten, diesen leistungsfähigen und dabei ungewöhnlich sparsamen Motor auch in den Dienst des Personen-Kraftwagenaufbaues zu stellen. Heute kann man sagen, daß dieser Versuch in dem Typ 260 D in jeder Hinsicht geglückt ist. — Die unerreichte Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors beruht nicht nur auf der Verwendung des sehr billigen Kraftstoffes, sondern auch auf dem im Vergleich zum Vergasermotor wesentlich geringeren Verbrauch. Für 100 Kilometer Fahrstrecke werden beim Dieselmotor des Typ 260 D nur etwa 9,5 Liter Diesel-Kraftstoff benötigt. Der schwebend in Gummi gelagerte Vierzylinder - Dieselmotor entwickelt eine Bremsleistung von 45 PS und vermittelt dem Wagen



Nachdem sich der Dieselmotor in Tausenden von Lastwagen, die den Mercedes-Benz-Stern am Kühler tragen,

die für ein Dieselfahrzeug bemerkenswert hohe Spitzengeschwindigkeit von 97 km/std nach der Stoppuhr. Die Maschine läuft so ruhig und erschütterungsfrei, daß selbst der Fachmann während der Fahrt kaum einen Unterschied gegenüber einem Vergasermotor festzustellen vermag. Das Doppelschwingachssystem, mit dem das Fahrzeug ausgerüstet ist, gewährleistet eine gleich sichere und ruhige Straßenlage wie bei allen anderen Mercedes-Benz-Typen. Selbstverständlich besitzt der Wagen hydraulische Vierradbremsen, die ein schnelles und sicheres Abbremsen des Fahrzeugs auch aus hohen Geschwindigkeiten heraus ermöglichen. Für die

Bedienung des Mercedes-Benz Typ 260 D, dessen Getriebe zur Schalterleichterung in allen vier Gängen synchronisiert ist, sind keinerlei Spezialkenntnisse erforderlich. Die verschiedenen Modelle des Mercedes-Benz Typ 260 D zeichnen sich durch besonders günstige Sitzmaße, große Geräumigkeit, reiche Ausstattung, gediegene und bequeme Polsterung und geschmackvoll ausgewählte Farbzusammenstellungen aus.



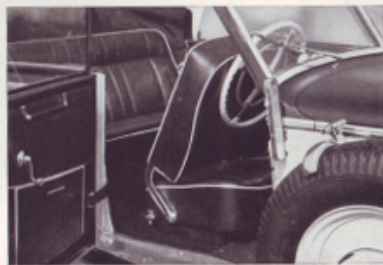
### Lieferbar als:

4törig. Innenlenker (5 Sitze) (auch mit Schiebedach lieferbar); 4törig. Pullman-Limousine (6 Sitze) (auch mit Schiebedach lieferbar); 4törig. Landaulet (6 Sitze); 2törig. Cabriolet „B“ (5 Sitze).

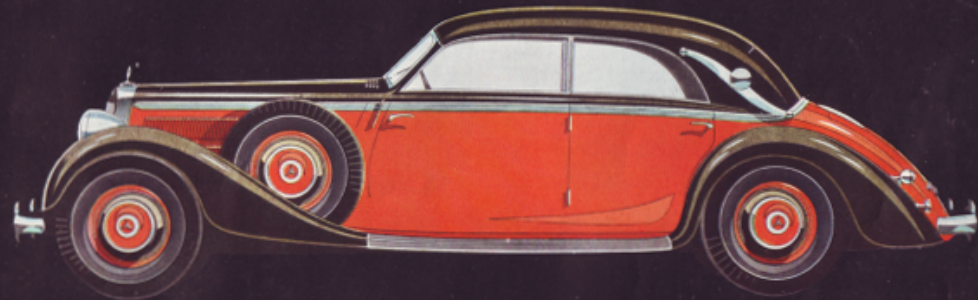
## Typ 320

Die Konstruktion des Mercedes-Benz Typ 320 entstand aus der Überlegung, daß moderner

Straßenbau und die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs einen Gebrauchswagen der großen Klasse fordern, der die guten Eigenschaften eines starken Reisewagens mit den Vorteilen eines wendigen, anzugsfreudigen Stadtwagens vereint. — Der in Gummi gelagerte 6-Zylinder-Motor mit einem Inhalt von 3,4 Liter entwickelt eine Leistung von 78 PS und hat einen auffällig ruhigen, kaum hörbaren Lauf. Seine hohe Kraftreserve in Verbindung mit dem in allen Gängen synchronisierten Getriebe verleiht dem Wagen ein sehr großes Beschleunigungsvermögen und bringt ihn auf eine Spitzengeschwindigkeit von 126 km/std. Diese Höchstgeschwindigkeit kann ohne Überanstrengung des Motors dauernd gefahren werden, da hinter



dem Getriebe ein Z.-F.-Autobahnferngang angeflanscht ist, der die Tourenzahl des Motors um 25% herabsetzt. Dabei ist infolge des geringen Kraftstoff-Normverbrauchs von 16,6 l auf 100 km ein sehr wirtschaftliches Fahren gewährleistet. Die Sitze sind so konstruiert, daß sie eine natürliche Haltung ermöglichen und somit die Gefahr der Ermüdung auch bei langen Fahrten ausschließen. Die Sicherheit wird weiterhin durch Öldruck-Vierradbremesen verstärkt, welche sich je nach dem Grad der Abnutzung automatisch nachstellen und das Fahrzeug selbst bei höchsten Geschwindigkeiten sicher und auf kürzestem Wege zum Stillstand bringen. Die gediegene und vornehme Ausstattung, die äußerst solide Verarbeitung des verwendeten Materials, die geschmackvolle Farbzusammenstellung von Lackierung und Polsterung der formvollendeten Aufbauten geben dem Wagen auch äußerlich das Gepräge, das ihn als Spitzenerzeugnis seiner Klasse kennzeichnet.



### Lieferbar als:

4türlich, Innenlenker (5 Sitze) (auch mit Schiebedach lieferbar); 4türlich, Pullman-Limousine (7 Sitze) (auch mit Schiebedach lieferbar); 2türlich, Cabriolet „B“ (5 Sitze); 4türlich, Cabriolet „D“ (5 Sitze); 4türlich, offener Tourenwagen (7 Sitze); 4türlich, Pullman-Cabriolet „F“ (7 Sitze); 2türlich, Cabriolet „A“ (2-4 Sitze). Alle Wagen sind auch mit Ferngang lieferbar.

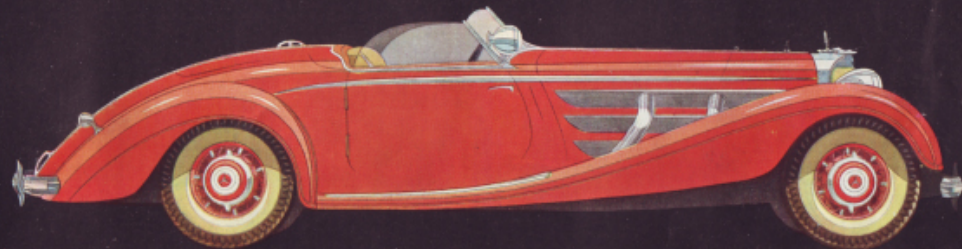
## Typ 540-K

Schönheit der Technik: Wo wäre dieses Wort besser und treffender angebracht und

anschaulicher verwirklicht, als bei dem Mercedes-Benz-Kompressor Typ 540 K. Unerhörte Schnelligkeit und wunderbare Schönheit zeichnen ihn neben allen erdenklichen technischen Vorzügen aus und machen ihn zu dem, was er ist: zum Weltbegriff für Schönheit und Schnelligkeit. Jeder nur mögliche Fahrkomfort, höchste sportliche Leistung und unbedingte Zuverlässigkeit, das sind die besonderen Vorzüge dieses weltbekannten Kompressorwagens, der einer der schnellsten Serienwagen der Welt ist. — Der 8-Zylinder-Kompressormotor hat eine Effektivleistung von 115 PS und bei Kompressorbetrieb von 180 PS. Er ist in vier Punkten aufgehängt, besitzt hängende Ventile und bringt mit seinem hervorragenden



den Anzugsvermögen den Wagen in kürzester Zeit auf seine Höchstgeschwindigkeit von gestoppten 170 km/std. Die Oldruck-Vierradbremzen, kombiniert mit einer Servo-Saugluftbremse von hoher Wirksamkeit, sorgen dafür, daß der Wagen aus jeder Geschwindigkeit schnell und sicher gestoppt werden kann. Ein verwindungssteifer Kastenrahmen in Verbindung mit Einzelaufhängung der vier durch Schraubenfedern abgestützten Laufräder ergibt eine unübertreffliche Straßen- und Kurvenlage, so daß die große Motorleistung auch auf schlechten Wegen und Kopfsteinpflaster wirklich voll ausgenutzt und überall eine außergewöhnlich hohe Reisegeschwindigkeit eingehalten werden kann. — Die vollendete Schönheit der verschiedenen Modelle findet immer wieder ihre Bewunderung und rückhaltlose Anerkennung, die auch in höchsten Preisen auf internationalen Schönheitskonkurrenzen in allen Weltteilen zum Ausdruck kommt.



### Lieferbar als:

2türlich, Innenlenker (5 Sitze); 2türlich, Cabriolet „A“ (3 Sitze); 2türlich, Cabriolet „B“ (5 Sitze); 2türlich, Spezial-Roadster (3 Sitze).

## „Großer Mercedes“

Mit allen Errungenschaften moderner Automobiltechnik ausgerüstet, haben im Typ

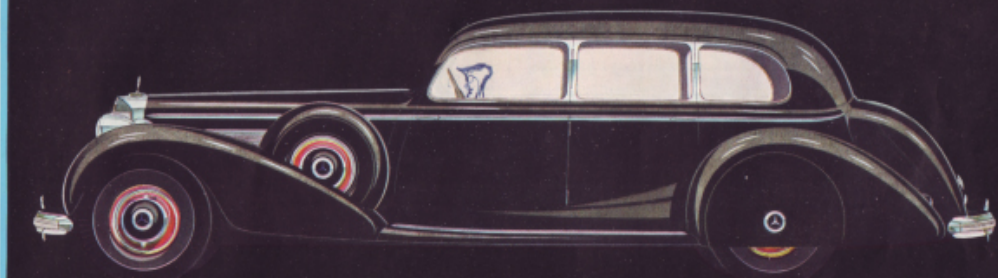
„Großer Mercedes“ die vielfachen Erfahrungen, die bei den Zerreißproben in den großen internationalen Automobilrennen gesammelt werden konnten, ihren sichtbaren Niederschlag gefunden. So gleicht beispielsweise der Rahmen, der aus ovalen Rohren geschweißt und mit welchem die Stirnwand organisch verbunden ist, in seiner Konstruktion demjenigen der siegreichen Mercedes-Benz-Rennwagen.

Auch die „seitenstabile Parallelradachse mit Schraubenfedern“ ist vom Rennwagen übernommen. Die Vorteile dieser Achse bestehen darin, daß alle auftretenden Momente und Kräfte durch besondere Elemente aufgenommen und nicht auf Rahmen und Aufbau übertragen werden. Durch diese Konstruktion wurde die Seitenneigung des Wagenkörpers in der Kurve auf ein



Minimum herabgesetzt. Die Wirkungsweise des gesamten Federungssystems dieses Wagens ergibt einen Fahrkomfort, der geradezu als unerreicht gelten kann. Bei der Ausbildung aller Bedienungsorgane wurde besondere Sorgfalt auf leichten Gang gelegt. So erfolgt die Ausrückung der Kupplung durch Oldruck; die Betätigung der bestbewährten Oldruckbremsen wird zusätzlich durch eine Saugluftanlage unterstützt, die mit geringstem Kraftaufwand größte Bremswirkung erzielt. Die Bremsleistung des robusten elastischen 8-Zylinder-Reihenmotors beträgt 155 PS. Bei Verwendung des Kompressors, der sich wahlweise einschalten läßt,

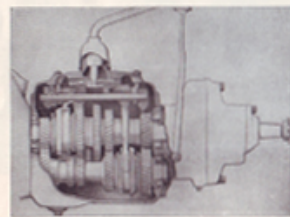
erhöht sich dieselbe auf 230 PS. Als Getriebe kommt ein geräuscharmes, im 2. bis 5. Gang synchronisiertes Fünfgang-Getriebe zur Verwendung. Die gleiche Vollendung findet auch ihren Ausdruck in Konstruktion und Ausstattung der Karosseriemodelle, bei deren Bau jedem nur erdenklichen Wunsch voll auf Rechnung getragen werden kann.



Der Typ „Großer Mercedes“ wird je nach Wunsch und Angabe mit technisch und künstlerisch vollendeten Spezialaufbauten geliefert.

## Besondere Konstruktions- und Qualitätsmerkmale der Mercedes-Benz-Personenwagen

Die Mercedes-Benz-Motoren sind bekannt für ihre Langlebigkeit und außergewöhnliche Laufruhe. Reichlich dimensionierte Kurbelwellen, die auf Spezialmaschinen eigener Konstruktion genauestens ausgewuchtet sind, gewährleisten absolut vibrationsfreien Lauf auch bei höchsten Drehzahlen. Durch Torsionsschwingungsdämpfer werden die kleinsten Schwingungen der Kurbelwelle aufgenommen und somit die Hauptlager selbst bei stärkster Beanspruchung geschont. Im Hinblick auf die Dauerbeanspruchung auf Auto-



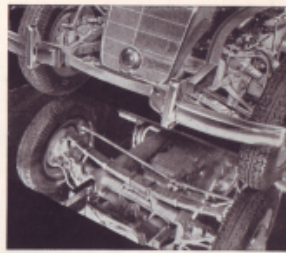
Das in ständlichen Vorwärtsgängen gekuppelte und synchronisierte Getriebe des Typ 310. Dahinter liegt der serienmäßig eingebaute Z.-F.-Autobahn-Ferngang.

bahnen sind die Motoren mit besonders kräftigen Ölpumpen ausgerüstet. Außerdem ist das Kurbelgehäuseunterteil als Ölkühler ausgebildet. Die Zylinderblöcke werden in eigener Gießerei hergestellt und bieten somit die Gewähr höchster Qualität und Genauigkeit. Auch Kolben,

Kolbenringe, Ventile usw. passieren laufend besondere Meß- und Kontrollmethoden, bevor sie zum Einbau gelangen, wie überhaupt jedes einzelne Teil mit größter Genauigkeit und Sorgfalt hergestellt wird. Die außergewöhnlich hohe Leistung der Motoren ist erreicht worden unter anderem durch besonders zweckmäßige Ausbildung des Zylinderkopfs und des Verbrennungsraums, sowie durch günstigsten Sitz der Kerze zwischen dem Einlaß- und Auslaßventil, die zwecks möglichst hohen Füllungsgrades besonders günstige Querschnittsverhältnisse aufweisen. Vom Typ 230 ab kommt zur bestmöglichen Ölreinigung ein Spaltfilter zur Verwendung. Das Spaltfilter liegt im Gegensatz zu einem Topffilter im Hauptstrom, wird durch Betätigung des Kupplungspedals automatisch gereinigt und trägt somit ebenfalls maßgebend zur Erhöhung der Lebensdauer des Motors bei. Das Spaltfilter bedarf keiner Erneuerung; lediglich die Schlammkammer ist etwa alle 10000 km zu reinigen. Ein leicht zu bedienender Starthalf (Startvergaser) sichert sofortiges Anspringen bei jeder Jahreszeit; eine sinnreiche Saugrohrbeheizung sorgt bei allen Jahreszeiten für die wirtschaftlichste Gemischbildung. Sämtliche Mercedes-Benz-Modelle haben überdurchschnittlich große Luftfilter, die große ölbenetzte Filterflächen aufweisen, im Gegensatz zu den häufig verwendeten und wesentlich billi-

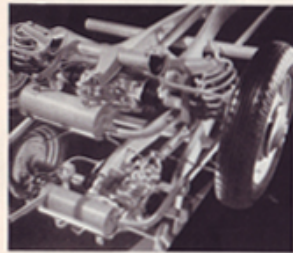
geren Trockenfiltern. Es wird dadurch eine hochprozentige Reinigung der Ansaugluft erreicht und somit die Lebensdauer der Motoren verlängert. Die Kraftstoffbehälter enthalten alle eine Kraftstoffreserve, welche mit Ausnahme beim Typ 260 D nur nach Umstellen eines vom Führersitz aus leicht erreichbaren Hahns angegriffen werden kann. Durch diese Vorrichtung wird der Fahrer, abgesehen von der am Instrumentenbrett befindlichen Kraftstoffmeßuhr, nochmals rechtzeitig an das Nachfüllen erinnert. Die Mercedes-Benz-Wagen sind mit reichlich bemessenen Einscheiben-Trockenkupplungen ausgestattet. Die Kupplungslamelle ist bei dieser Konstruktion in sich selbst zur Nabe abgedeutet, was eine wirksame Dämpfung etwa auftretender Torsionsschwingungen ergibt. Die Kupplungen benötigen keinerlei besondere Wartung. Das Ausrückdrucklager ist zentralgeschmiert. Obwohl die Leistungsreserve groß genug wäre, um mit einem billigeren Dreiganggetriebe auszukommen, sind bei allen Typen Vierganggetriebe (beim Typ 540 K und „Großen Mercedes“ 5 Gänge, beim Typ 320 zusätzlich ein Autobahn-Ferngang) verwendet, weil diese eine wirtschaftlichere Anpassung an die verschiedenartigen Straßenverhältnisse ermöglichen. Zur Schalterleichterung sind beim Typ 170 V der 3. und 4. Gang, bei allen andern Typen sämtliche Gänge synchronisiert. Die Lenkungen besitzen sprichwörtlich überragende Eigenschaften, sowohl hinsichtlich leichtester Lenkbarkeit als auch sicherster Beherrschung des Fahrzeugs bei allen Fahrbahnverhältnissen. Eine Wartung fällt fort, da alle eine Schmierung erfordernden Organe durch die Zentralschmierung bedient werden. Lediglich das Lenkgehäuse muß in gewissen Zeitabständen mit neuem Öl versorgt werden. Das Problem günstigster

Federung eines Kraftwagens befindet sich weitgehend in Abhängigkeit von dem Gesamtgewicht und der Baulänge des Fahrzeugs. Der heutige Stand der Technik lehrt, daß sich für Personenwagen das Federungsproblem am vorteilhaftesten durch unabhängig voneinander am Rahmen aufgehängte Räder, d. h. durch Verwendung des sogenannten Vollschwingachsensystems lösen läßt. Unter Vollschwingachswagen versteht man ein Fahrzeug, welches vorn und hinten Schwingachsen hat. Durch Schwingachsen können die ungefederten Massen, d. h. die Teile, die mit den Rädern starr verbunden sind, auf ein Minimum reduziert werden. Diese ungefederten Massen, die zwangsweise jeder Straßenunebenheit folgen müssen, haben die Tendenz, ihre Bewegung der darüberliegenden Karosserie aufzuzwingen. Durch den Einbau von Schwingachsen wird also neben bester Federung auch eine bedeutend ruhigere Straßenlage erreicht. Bei den Mercedes-Benz-Personenwagen sind die Hinterachsen als Pendelachsen (beim Typ „Großer Mercedes“ als Parallelradachse) mit Schraubenfedern ausgebildet. Auch hier wird durch



Die Abbildung zeigt die achlose Vorderradaufhängung der Typen 170 V und 230, die im Prinzip auch bei den übrigen Vollschwingachswagen Verwendung findet.

das Schwingachssystem in Verbindung mit dem am Rahmen fest verbundenen Achsgehäuse eine bedeutende Herabsetzung der ungefederten Massen erzielt. Jedes Rad überwindet somit unabhängig von dem anderen alle Unebenheiten der Fahrbahn. Die Schraubenfedern arbeiten ohne Eigenreibung, sind unempfindlich gegen Schmutz und sonstige Witterungseinflüsse und verbürgen deshalb auch auf die Dauer eine gleichmäßig gute Federung — ein Umstand, der gerade für die Hinterradfederung von besonderer Wichtigkeit ist; einer Wartung bedürfen diese Federn



Eine typische Mercedes-Benz-Konstruktion: Eigenreißungsfähige Schraubenfedern, die neben dem hinteren Ende des Karosrahmens zu erkennen sind, stützen die gelenkig aufgehängten Hinterräder gegen den Rahmen ab, während das massive Differentialgehäuse am Rahmen fest angeflanscht ist und somit den Straßenschwächen nicht zu folgen braucht.

nicht, Federbrüche sind unbekannt. Durch die feste Verbindung des Achsgehäuses mit dem Rahmen werden auch die Gelenkscheiben der Kardanwelle äußerst geschont, da dieselben praktisch keine Richtungsänderung der Kardanwelle aufnehmen müssen. Schließlich wird die Gesamtwirkung der

Federungseigenschaften durch geeignete Öldruckstoßdämpfer vervollkommen. Die Kreuz-

gelenke der Seitenwellen (Halbachsen) bedürfen keiner Pflege, da sie, sorgfältig staubdicht gekapselt, dauernd in Öl laufen. Die zur Verwendung gelangenden Öldruckvierradbremsen sind jeweils unter Berücksichtigung des Wagengewichtes und der erreichbaren Geschwindigkeit reichlich bemessen. Durch den nur bei Flüssigkeitsbremsen möglichen 100-prozentigen Bremsausgleich ist eine gleichmäßige Bremsung aller Räder gewährleistet. Bei den Typen 230 und 320 wird die Abnutzung des Bremsbelags automatisch ausgeglichen. Sämtliche Aufbauten werden in eigenen Karosseriewerken hergestellt. Auch die Fahrzeuge der billigeren Preisklasse werden in derselben Fabrik von denselben Männern mit der gleichen Liebe und Sorgfalt konstruiert und gebaut, wie die Aufbauten zur internationalen Spitzenklasse gehörender Wagen, die alljährlich die Bewunderung der Fachleute und Käufer in aller Welt hervorrufen. Darin liegt der besondere Wert der eigenen Karosserie-Erzeugung, daß diejenigen Grundsätze, die für das Hochwertigste gelten, auch in der Herstellung der preislich am niedrigsten liegenden Mercedes-Benz-Fahrzeuge angewendet werden. Für die Materialverwendung gilt der Grundsatz, nur allerbeste Werkstoffe anzuwenden, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um große, mittlere oder um Wagen der niedrigen Preisklasse handelt. Auch die Federkasten für die Polsterungen werden im eigenen Hause hergestellt. Dadurch läßt sich die Polsterung genau für das einzelne Fahrzeug abstimmen, und zwar so, daß durch Variierung von Federstärken und Windungszahl eine Polsterung erzielt wird, die sowohl für eine leichte Person als auch für einen schweren Menschen immer angenehm weich ist, ohne aber sich etwa „durchzusetzen“. Eine ein-

wandfreie Lackierung setzt eine besonders sorgfältige Blecharbeit voraus. Man kann wohl eine nicht sorgfältige Blecharbeit durch Auftragen von Spachtel verdecken, aber schon nach kurzer Zeit „sinkt“ dieses Füllmaterial ein und die Folge ist eine unruhige Fläche. Deshalb wird bei Fabrikation der Mercedes-Benz-Aufbauten der Blecharbeit ganz besondere Sorgfalt zugewendet. Noch nach Jahren „stehen“ die



Breite und bequeme Sitze, gute Einstiegsmöglichkeiten und günstige Sichtverhältnisse bei allen Mercedes-Benz-Modellen.

Lackierungen, die Wirkung einer spiegelglatten Fläche bleibt erhalten. Der besondere Qualitätsruf der Mercedes-Benz-Cabriolets liegt darin begründet, daß die Herstellung dieser Aufbauten schon seit Jahren zur besonderen Spezialität der Daimler-Benz-Werke gehört. Es ist selbstverständlich, daß das Cabriolet höherer Beanspruchung unterworfen ist, als der Innenlenker, und zwar deshalb, weil der letztere einen geschlossenen Körper darstellt, während das Cabriolet an sich konstruktiv offen

ist. Die Festigkeit seines Aufbaues erfordert deshalb besondere konstruktive Maßnahmen. Durch sorgfältigste Durchführung wird erreicht, daß die Mercedes-Benz-Cabriolets selbst bei starker Benützung geräuschfrei bleiben. Für die Formgebung der Aufbauten aller Mercedes-Benz-Fahrzeuge ist die Auffassung bestimmend, dieselben als ein architektonisches Zweckgebäude anzusehen, das in allererster Linie die Aufgabe hat, die Insassen in möglichst bequemer Sitzlage zu befördern, eine Forderung, nach der sich alles andere zu richten hat. Darüber hinaus ist laufend die äußere Form in Richtung möglichst luftwiderstandsarmer Aufbauten weiter entwickelt worden, unter Ablehnung irgendwelcher allzu modischer Irrwege. Die Tendenz der äußeren Formgebung geht nach einer klaren einheitlichen Linienführung, glatten Formen, sparsamer Verzierung unter besonderer Betonung der Harmonie der Flächenwirkung. So zeichnet sich jedes Mercedes-Benz-Erzeugnis vollendet in Konstruktion und Arbeit als eine Spitzenleistung aus und verkörpert in Formgebung und Ausstattung höchste Kultur.



Die große Geräumigkeit aller Aufbauten ist ein besonderes Merkmal der Mercedes-Benz-Karosserien. Dieser Vorzug findet auch bei den sechswitzigen Fahrzeugen sichtbaren Ausdruck.

# TECHNISCHE DATEN

	Typ 170 V	Typ 230 Innenlenker und Cabriolets		Typ 260 D 6 sitz. Modelle	Typ 300	Typ 540 K	„Großer Mercedes“
Zahl der Zylinder	4	6	6	4	6	8	8
Bohrung	73,5 mm	73,5 mm	72,5 mm	90 mm	85 mm	88 mm	95 mm
Hub	100 mm	90 mm	90 mm	100 mm	100 mm	111 mm	135 mm
Zylinderinhalt	1697 ccm	2290 ccm	2229 ccm	2545 ccm	3405 ccm	5401 ccm	7655 ccm
Drehzahl bei 100 km/std im größten Gang	3400	3600	3600	3000	3150	2000	2000
Bremsleistung	38 PS	55 PS	55 PS	45 PS	78 PS	115/180 PS	155/230 PS
Radstand	2845 mm	3050 mm	3050 mm	3050 mm	3300 mm	3290 mm	3880 mm
Spurweite vorn	1320 mm	1382 mm	1386 mm	1386 mm	1475 mm	1535 mm	1600 mm
Spurweite hinten	1310 mm	1410 mm	1418 mm	1418 mm	1500 mm	1547 mm	1650 mm
Gesamtlänge des Wagens	4265 mm	4595 mm	4830 mm	4830 mm	4930 mm	5250 mm	6000 mm
Größte Höhe mit Karosserie, unbelastet	1555 mm	1570 mm	1720 mm	1720 mm	1710 mm	1640 mm	1800 mm
Größte Breite mit Karosserie	1590 mm	1720 mm	1715 mm	1715 mm	1790 mm	1860 mm	2070 mm
Bodenfreiheit	205 mm	200 mm	200 mm	200 mm	200 mm	200 mm	200 mm
Gewicht des Fahrgestells	etwa 650 kg	etwa 1000 kg	etwa 1000 kg	etwa 1100 kg	etwa 1350 kg	etwa 1800 kg	etwa 2200 kg
Gewicht des kompletten Wagens	etwa 1150 kg	etwa 1430 kg	etwa 1600 kg	etwa 1750 kg	etwa 1950 kg	etwa 2600 kg	3400-3600 kg
Gesamtuntersetzung im größten Gang	1:4,14	1:4,62	1:4,7	1:4,14	1:3,18	1:2,8	1:2,96
Bereifung	5,25—16 Ball.	6,00—16	6,50—16	6,50—16	6,50—17	7,00—17	8,25—17
Außerer Wendekreisdurchmesser	etwa 11 m	12,0 m	12,8 m	12,8 m	12,70 m	13,5 m	15 m
Höchstgeschwindigkeit — gestoppt	108 km/std	118 km/std	116 km/std	97 km/std	126 km/std	170 km/std	ca. 170 km/std
Autobahn-Dauergeschwindigkeit	95 km/std	110 km/std	105 km/std	90 km/std	126 km/std	145 km/std	145 km/std
Kraftstoff-Normverbrauch	9,7 l	11,7 l	13,1 l	9,5 l	16,6 l	26 l	etwa 30 l
Ölverbrauch für 100 km	etwa 0,15 l	etwa 0,15 l	etwa 0,15 l	etwa 0,25 l	etwa 0,2 l	etwa 0,3 l	etwa 0,3 l
Tankinhalt	43 l	52 l	50 l	50 l	72 l	115 l	195 l
Davon Reserve	3 l	4,5 l	4,5 l		4 l	10 l	20 l
Bergsteigfähigkeit im 1. Gang	35 %	37—38 %	37—38 %	28 %	bis 33 %	40 %	40 %
Bergsteigfähigkeit im 2. Gang	23 %	27 %	27 %	20 %	etwa 22 %	30 %	28 %
Bergsteigfähigkeit im 3. Gang	13 %	15 %	15 %	9 %	etwa 14 %	21 %	19 %
Bergsteigfähigkeit im 4. Gang	8 %	9 %	9 %	5 %	etwa 9 %	14 %	13 %
Batteriekapazität	75 Amp./std	75 Amp./std	75 Amp./std	125 Amp./std	50 Amp./std	62,5 Amp./std	75 Amp./std

